Comune di Agno

MM NO 853 / 2015
CONCERNENTE LA RICHIESTA DI UN CREDITO DI FR. 455'000 PER LA MODERAZIONE DEL TRAFFICO IN VIA VIDIGHETTO

Signor Presidente,
signori Consiglieri comunali,

Il Municipio è pienamente cosciente che una delle problematiche più importanti che toccano il nostro Comune è il traffico veicolare. Questo implica anche una serie di difficoltà per le diverse esigenze dei pedoni e degli automobilisti che possono sfociare nelle peggiori ipotesi in situazioni pericolose.
In tal senso, con l'idea di migliorare la sicurezza stradale, il Municipio ha intrapreso diversi studi per la moderazione e messa in sicurezza della mobilità lenta nel nostro comprensorio; uno di questi concerne l'attraversamento dell'abitato di Cassina ed è oggetto del presente messaggio.

1. Situazione attuale

La strada cantonale che attraversa l'abitato di Cassina d'Agno è caratterizzata da un campo stradale con larghezza variabile (minima ca. 5.30 ml). In ingresso e in uscita della tratta in esame ci sono due tratti rettilinei che permettono un'accelerazione.
La zona centrale, invece, presenta una certa sinuosità, ma la larghezza è tale da consentire lo stesso velocità piuttosto elevate. Ciò costituisce un pericolo in particolar modo nei pressi dell'intersezione con via San Giorgio. In quel punto converge infatti anche via Laghetti e si presenta la necessità di mettere in sicurezza altresì la mobilità pedonale. Vi è pure la presenza degli scolari che usufruiscono del bus che li carica e scarica nel parcheggio posto tra via Laghetti e via San Giorgio.
Va inoltre considerata l'esistenza di numerosi accessi veicolari e pedonali privati e la mancanza di un attraversamento pedonale demarcato.
Un ulteriore spunto di analisi è costituito dal fatto che una parte del traffico veicolare in transito fruisce della via Vidighetto per evitare il congestionamento della strada cantonale Agno – Ponte Tresa, aumentandone il carico.
I rilievi delle velocità effettuati nelle settimane dal 22 al 29 ottobre e dal 5 al 12 novembre 2012 hanno evidenziato un comportamento non sempre idoneo da parte degli utenti.
In particolare nel tratto a valle verso Agno (in corrispondenza del mapp. 1778), anche se la maggior parte degli utenti rispetta il limite di velocità di 50 km/h, si riscontrano punte superiori ai 90 km/h. Il 15% supera comunque il limite di velocità.
La situazione peggiore si riscontra però a monte dalla parte di Vernate (mapp. 36). Qui la maggior parte dei veicoli supera il limite di velocità, con punte superiori ai 130 km/h. La velocità operativa è decisamente elevata (67 km/h) e inconciliabile con la sicurezza dell'utenza debole. Tale comportamento è favorito dal lungo tratto rettilineo immediatamente a monte della zona di rilievo.
Non da ultimo bisogna segnalare che le opere in fase di esecuzione lungo la strada cantonale ancora più a monte miglioreranno il tratto stradale permettendo, probabilmente, un aumento della possibile velocità degli automobilisti.

Casa comunale, Piazza Colonnello Vicari 1, 6982 Agno
Tel. 091 612 23 23 / Fax 091 612 23 24
E-mail: comuneagno@agno.ch

2. Obiettivo

L'obiettivo principale è quello della messa in sicurezza della mobilità lenta.
Come già accennato vi sono tematiche particolari riguardanti gli scolari e la presenza di accessi laterali agli edifici e alle attività.
Si rende quindi necessario, anche in considerazione della tipologia promiscua dei fruitori del tratto stradale nel nucleo di Cassina d'Agno, mettere in atto alcune misure di moderazione del traffico così da ridurre la velocità dei veicoli in transito.
In accordo con le norme VSS, si propone, dopo la realizzazione di detti interventi, l'istituzione di una zona 30 in tutto il tratto in esame.
L'istituzione dell'eventuale zona 30 sarà subordinata a una valutazione successiva dell'efficacia degli elementi fisici di moderazione e a una nuova campagna di rilievo delle velocità. Essa, quindi, sarà costituita solo in una seconda fase e solo previa autorizzazione da parte della Divisione delle costruzioni.

3. Il progetto

L'idea di fondo è quella di restringere il campo stradale, o quantomeno la percezione di esso: è questa la misura principale di moderazione delle velocità. Ad essa si aggiunge la creazione di marciapiedi continui nelle intersezioni principali, così da agevolare la mobilità pedonale, che in tal modo ha la precedenza su quella veicolare.
Altri elementi di moderazione sono costituiti da dossi ubicati in posizioni strategiche lungo la porzione oggetto d'intervento.
Di seguito si descrivono tali interventi con un maggiore livello di dettaglio.
L'esecuzione avverrà in due fasi distinte e successive.
Dopo la prima fase s'intende procedere con delle misure delle velocità e se non si dovesse ottenere un risultato già sufficiente per poter introdurre la zona 30 si passerà ad una seconda fase come preventivato.

3.1. Fase 1

In questa fase si realizzeranno un dosso a sezione circolare in corrispondenza del mapp. 37 (a monte della tratta interessata), una piattaforma rialzata a sezione trapezoidale in corrispondenza dei mapp. 1630 e 1632 (a valle della tratta interessata) e un'ulteriore piattaforma rialzata in corrispondenza dell'intersezione con via Svena e via Quadri.
Le caratteristiche geometriche di tali interventi dovranno rispettare le indicazioni delle normative in vigore e le dimensioni sono compatibili con la presenza dei mezzi di trasporto pubblico che percorrono la strada cantonale.

In particolare:
- dosso a sezione circolare (mapp. 37): lunghezza 4.00 ml, pendenza media 5%, altezza massima 6.7 cm;
- piattaforma a sezione trapezoidale (mapp. 1630, 1632): lunghezza piattaforma centrale 16.00 ml, pendenza rampe di accesso 4%;
- piattaforma a sezione trapezoidale (via Svena, via Quadri): lunghezza piattaforma centrale ca. 21.00 ml , pendenza rampe di accesso 4%.

Contestualmente alle misure di moderazione presentate, si realizzeranno interventi di messa in sicurezza della mobilità pedonale.

Si riassumono di seguito:

- Intersezione via Vidighetto – via San Giorgio – via Laghetti: marciapiede continuo, con adeguamento delle quote delle strade laterali e realizzazione di rampe di collegamento al 4% di pendenza su via san Giorgio;
- Intersezione via Vidighetto – via G. Quadri – via Svena: marciapiede continuo, con realizzazione dell'adattamento delle quote della pavimentazione delle strade laterali;
- Via Vidighetto (da mapp. 1777 a mapp. 37): restringimento visivo della carreggiata mediante strisce colorate su entrambi i lati e posa di paletti dissuasori.

Tutti i marciapiedi continui avranno larghezza pari a 2.00 ml e si otterrà la continuità tra i marciapiedi presenti a monte e a valle della via.

Il restringimento visivo della carreggiata sarà attuato mediante il tracciamento di due strisce colorate rosa porfido larghe 50 cm ciascuna. Sul lato nord-ovest il suo asse sarà tracciato a 45 cm dal bordo esterno, delimitato quasi esclusivamente da muri e recinzioni. Sul lato sud-est, invece, il tracciamento avverrà in maniera tale che l'asse della striscia sia posto a ca. 1.25 ml dal bordo esterno, costituito da bordure, mocche, muretti o recinzioni. Esse saranno interrotte in corrispondenza dei dossi circolari e trapezoidali.

Lungo tutto il tratto moderato, sul lato sud-est, si prevede la posa di paletti dissuasori (del tipo Pole Cone City o similari) con un'interdistanza variabile, ma mai inferiore ai 15 ml.
Lo scopo dei paletti è quello di ridurre puntualmente la carreggiata utile generalmente a 4.50 ml mantenendo comunque il doppio senso di circolazione. L'effetto ottenuto sarà quello di una riduzione delle velocità mediante un restringimento fisico: esso sarà puntuale, ma diffuso per tutta la zona da moderare.
I paletti verranno posati in asse alla fascia colorata, in maniera tale che lo spazio libero tra essi e il bordo esterno della carreggiata (muro, recinzione,...) sia pari a 1.20 ml. In tal modo si crea una zona laterale promiscua generalmente occupata dai pedoni, ma fruibile all'occorrenza dai veicoli in fase d'incrocio. Tale compresenza è possibile dal momento che i mezzi motorizzati saranno costretti a ridurre sensibilmente le velocità di percorrenza a causa del ristretto campo stradale.

Trattandosi di un'operazione poco invasiva, s'intende attuare una sistemazione provvisoria di prova, impiantando i paletti (che potranno essere rimossi in ogni momento) e lasciandoli per un periodo di circa 2 mesi per verificarne il corretto funzionamento. Essi potranno essere abbinati alla segnaletica provvisoria di cantiere, introducendo un limite di 30 km/h. Al termine del periodo di prova come detto si rileveranno ulteriormente le velocità.

3.2. Fase 2

Nella seconda fase, se necessario, si realizzerà un ulteriore dosso a sezione circolare, con le medesime caratteristiche dei dossi posizionati antecedentemente.
La sua posizione ideale è a metà del tratto rettilineo, all'incirca in corrispondenza dei mapp.1456 e 1452.
Inoltre, sempre qualora venisse ritenuto vantaggioso, all'inizio e alla fine del tratto moderato si posizionerà una fioriera con banda riflettente a base circolare sul lato destro della carreggiata. Il posizionamento della fioriera dovrà garantire una larghezza minima per permettere l'incrocio tra i veicoli seppur a velocità moderata. Tale misura andrà accompagnata da opportuna segnaletica orizzontale di superficie vietata antecedente la fioriera. Nel caso in cui si realizzassero queste ulteriori opere, si prolungherà la demarcazione della fascia colorata longitudinale sul lato opposto alla superficie vietata.
Come già menzionato, le opere relative alla fase 2 saranno realizzate solo in seguito al parere positivo dei competenti uffici cantonali, che sarà emesso al termine di un periodo di valutazione dell'efficacia degli interventi realizzati durante la fase 1, con un'ulteriore campagna di rilievo delle velocità.

4. Costi

Le opere di moderazione del traffico sono finanziate al 50% dal Comune e al 50% dal Cantone. Esse includono i dossi (circolari e trapezoidali), i marciapiedi continui, l'adeguamento dell'evacuazione delle acque meteoriche, le fasce laterali longitudinali e i paletti dissuasori flessibili.
Sono invece totalmente a carico del Comune di Agno l'adeguamento della pubblica illuminazione e della segnaletica orizzontale e verticale.
L'iter procedurale verrà delegato al Comune di Agno e la ripartizione finanziaria finale sarà tale per cui la partecipazione del Cantone si attesterà al 35% dell'importo totale, con un massimo pari a Fr. 155'000.--.
Per l'illuminazione si riporta anche una stima dell'impegno finanziario necessario per la sostituzione delle armature esistenti e per la posa dei nuovi punti luce, comprensiva di fornitura, allacciamenti, messa in esercizio e collaudo.

Secondo la ripartizione specificata, l'importo delle diverse fasi sarà suddiviso nel modo seguente.

• Fase 1: **Fr. 375'000.— (IVA incl.)**

di cui:
- a carico del Canton Ticino (35%) Fr. 131'250.—
- a carico del Comune di Agno (65%) Fr. 243'750.—

• Fase 2: **Fr. 80'200.— (IVA incl.)**

di cui:
- a carico del Canton Ticino (Δ Totale – Fase 1) Fr. 23'750.—
- a carico del Comune di Agno Fr. 56'450.—
-

• Totale (fase 1 + fase 2): **Fr. 455'200.— (IVA incl.)**

di cui:
- a carico del Canton Ticino (importo massimo) Fr. 155'000.—
- a carico del Comune di Agno Fr. 300'200.—

Il Comune anticiperà i costi. La ripartizione complessiva e definitiva andrà effettuata a consuntivo.

5. Conclusioni

Il Municipio ritiene che il progetto così come presentato migliorerà la sicurezza stradale generale nel comparto di Cassina portando benefici soprattutto alla mobilità lenta e salvaguardando gli utenti più deboli della strada.
Si fa pure presente che il progetto è già stato pubblicato e che ha avuto generali riscontri positivi tra la popolazione. Questo dato permetterebbe di accorciare ulteriormente la tempistica di realizzazione della moderazione.

* * * *

Il Municipio, sentiti i rapporti delle Commissioni della Gestione e dell'Edilizia, invita il Consiglio comunale a voler risolvere:

1) *È concesso un credito di Fr. 455'000.-. per le opere di moderazione del traffico in Via Vidighetto.*

2) *I sussidi del Cantone andranno in deduzione delle spese.*

3) *I crediti decadono se non saranno utilizzati entro 6 anni dalla loro concessione.*

4) *Il credito è iscritto nel conto investimenti.*

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco — Il Segretario

Mauro Frischknecht — Flavio Piattini

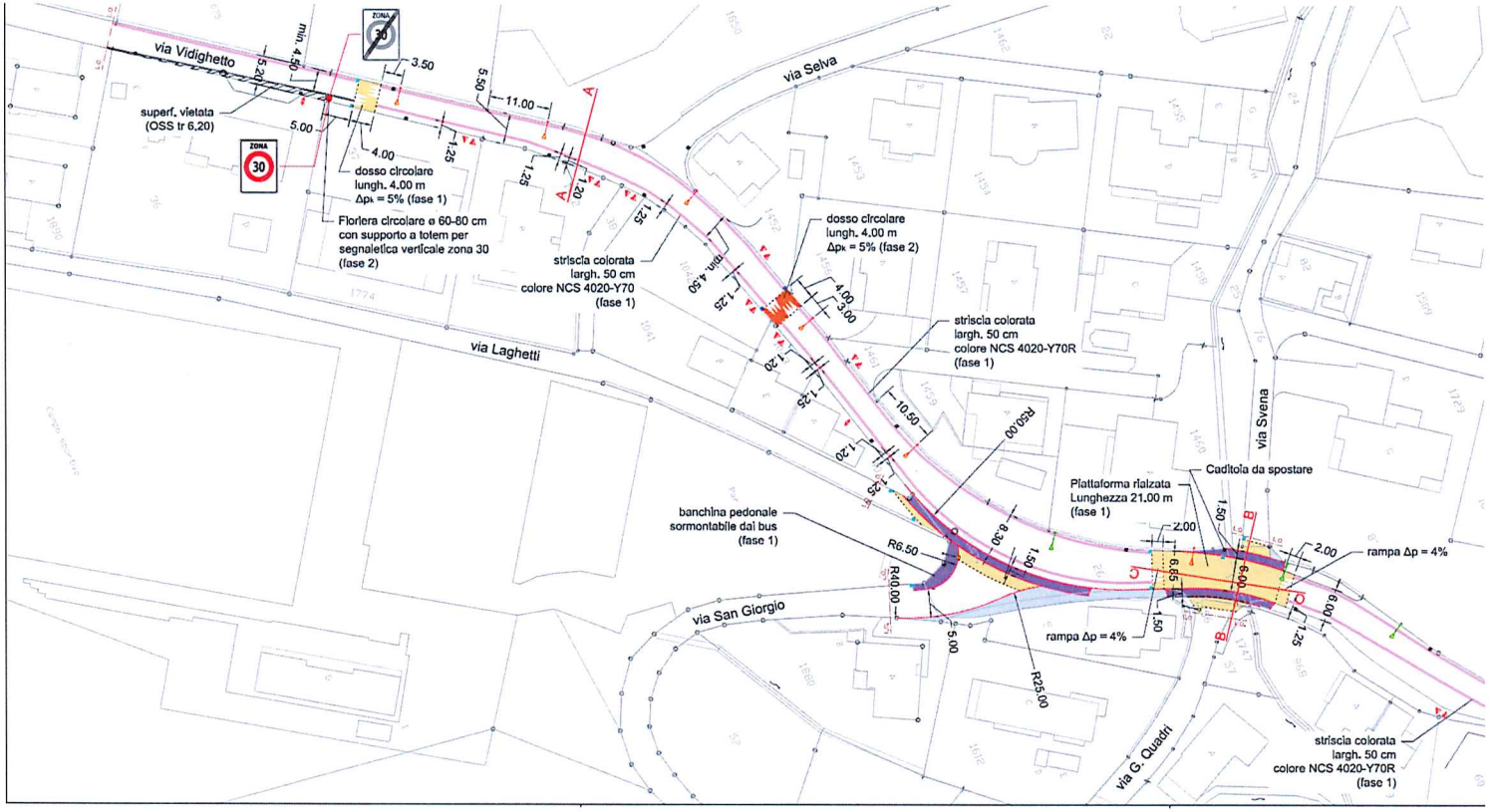
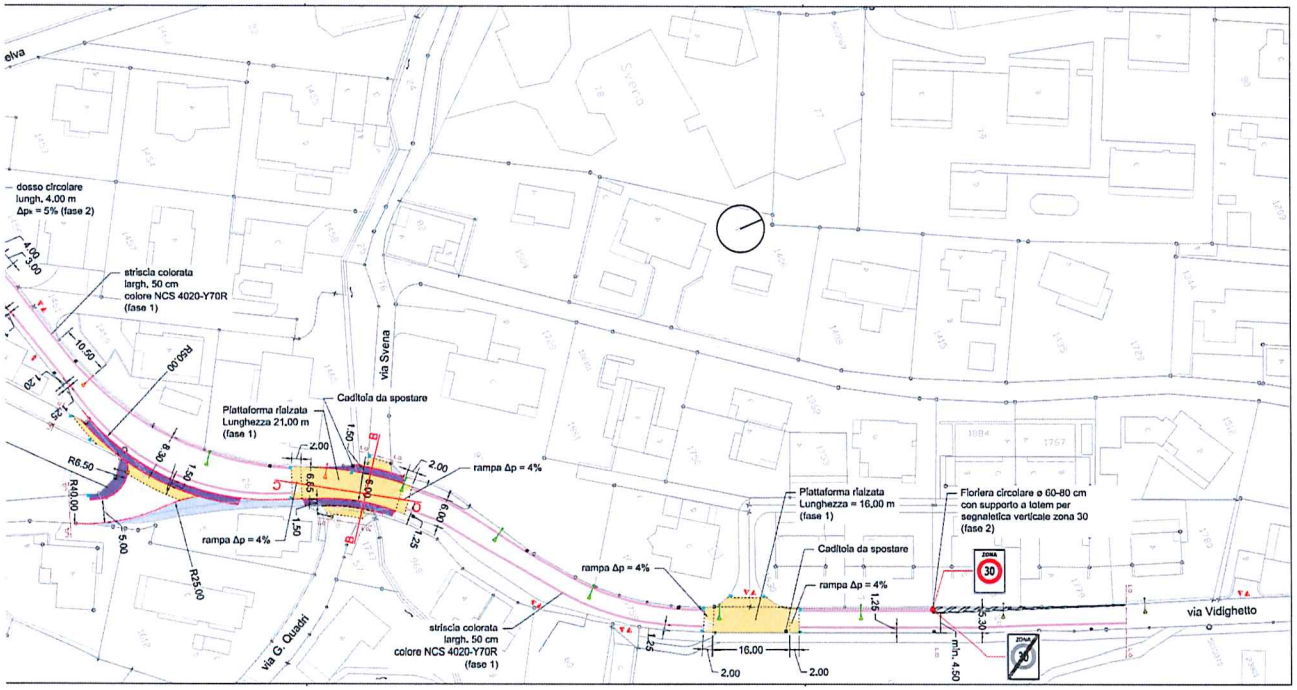
Approvato con ris. mun. del 12 ottobre 2015
Agno, 13 ottobre 2015

Allegati:
Piani indicativi

LEGENDA

Fase 1

- Nuova carreggiata stradale
- Marciapiede / spazio pedonale
- Marciapiede / spazio pedonale ribassato
- Accesso veicolare esistente
- Accesso pedonale esistente
- Palo luce esistente
- Palo luce di progetto
- Sostituzione armatura su palo luce esistente
- Caditoia esistente
- Caditoia di progetto
- Paletta flessibile di progetto tipo Pole Cone City
- Limite d'opera

Fase 2

- Nuova carreggiata stradale
- Caditoia di progetto
- Fioriera con supporto a totem per segnaletica zona 30